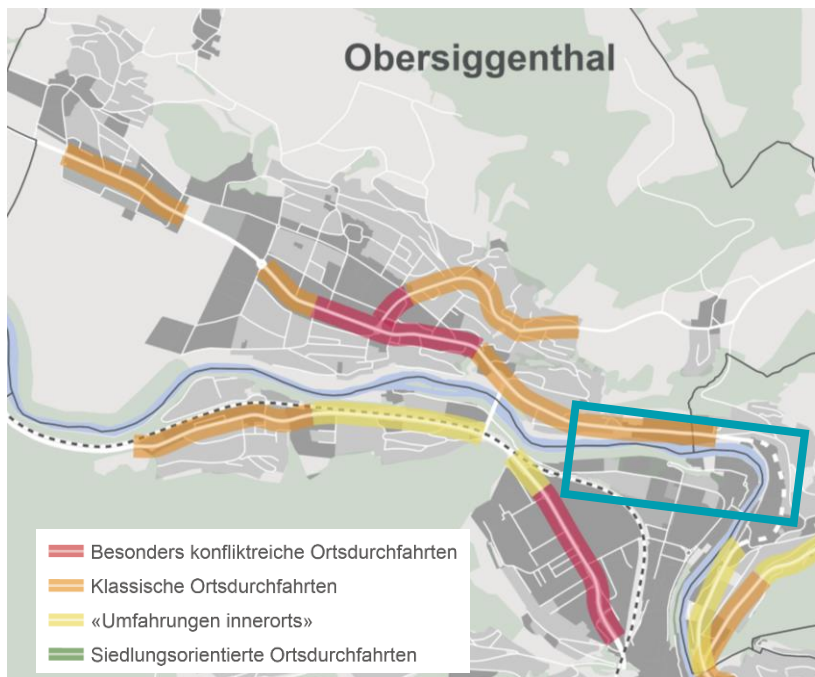


SF12 Umgestaltung Landstrasse Rieden



Die Machbarkeit dieser Massnahme ist mit der gemeindeeigenen Planung "Erscheinungsbild Landstrasse Obersiggenthal" bereits im Grundsatz geklärt. Das verbindliche Verfahren zur Ortsdurchfahrt Obersiggenthal bzw. den Abschnitt Rieden läuft weiterhin via Gemeindeplanung "Erscheinungsbild Landstrasse". Nach der Genehmigung des Gestaltungsplanes durch den Regierungsrat folgt das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Dieses GVK-Massnahmenblatt wird im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und soll als orientierender Inhalt im GVK 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt werden.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Rieden soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefen.

Die Gemeinde Obersiggenthal und der Kanton arbeiten bereits seit 2016 unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" in Richtung Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Diese wegweisende Planung hat seinen Ursprung in den Zielvorstellungen der Nutzungsplanung 2014 der Gemeinde: "Der Siedlungsraum entlang der Landstrasse ist gesamtheitlich zu entwickeln und gestalterisch aufzuwerten, indem verkehrliche, städtebauliche und nutzungsmässige Aspekte gleichermaßen berücksichtigt werden". In der Zwischenzeit liegen gestützt auf eine Testplanung mit den Produkten "Entwicklungsthese/Entwicklungsstudie", "Entwicklungsrichtplan Landstrasse", Entwurf "Rahmengestaltungsplan K114" wichtige Ergebnisse von der Gemeindegrenze Untersiggenthal bis zur Gemeindegrenze Ennetbaden (inkl. Rieden) vor. Die kantonale Vorprüfung und öffentliche Auflage des Gestaltungsplanes stehen noch bevor.

Die Landstrasse durch Rieden ist die einzige durchgehende Verbindung nördlich der Limmat zwischen Ennetbaden und Nussbaumen. Entsprechend braucht es für alle Verkehrsmittel attraktive und sichere Infrastrukturen. Der vorhandene Raum ist aufgrund der bestehenden Topografie und der Hanglage begrenzt. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse sind die entsprechenden Anforderungen an die Fahrbahnbreite für Gegenverkehr von Lastwagen und Bus zu berücksichtigen. Ebenfalls wird langfristig weiterhin mindestens eine Buslinie die Landstrasse in Rieden befahren. Die geplante Velonebenverbindung verläuft auf der ODF und ist mit den entsprechenden Ausbaustandards umzusetzen.

Insbesondere im Bereich des Oederlin-Areals ist gemäss Entwicklungsrichtplan eine Siedlungsentwicklung vorgesehen. Das bietet die Chance, den Strassenraum städtebaulich und freiräumlich zusammen mit den ortsbaulichen Entwicklungen zu gestalten. In diesem Bereich sieht der Entwicklungsrichtplan einen Mehrzweckstreifen vor. Dadurch können die Querungsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Zudem sollen die fehlenden Trottoirabschnitte vervollständigt werden, sodass durchgehend ein beidseitiger Gehbereich vorhanden ist. Über die gesamte ODF sind entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen, welche das Mikroklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Bushaltestellen sind dabei mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Die ODF Rieden wird somit in das Siedlungsgefüge des Quartiers integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung

Kanton Aargau (BVU)

Beteiligte

Gemeinde Obersiggenthal

Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Rieden ist heute verkehrsdominiert. Der vorhandene Raum ist begrenzt. Die ODF trennt das Quartier und erschwert so die angrenzende Siedlungsentwicklung. Die Aufenthaltsqualität ist nur gering und es fehlen Flächen zum Verweilen und für Begrünung. Die Trottoirbreiten sind minimal, teilweise sind Lücken und nur wenige Querungen vorhanden. Der Veloverkehr wird auf zu schmalen Radstreifen geführt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Aufwertung Velohaupttrouten Raum Siggenthal (FV05)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)

Die laufenden Arbeiten zum Entwicklungsrichtplan der Gemeinde sind eine wichtige Grundlage für die Umgestaltung.

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF12

- Wirkung** Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:
- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher.
 - Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung zwischen den nördlichen Waldgebieten und dem Limmatraum.
 - Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die Wohnqualität in den angrenzenden Quartieren.
 - Die Veloroute in Längsrichtung und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Velogerechter
Raum

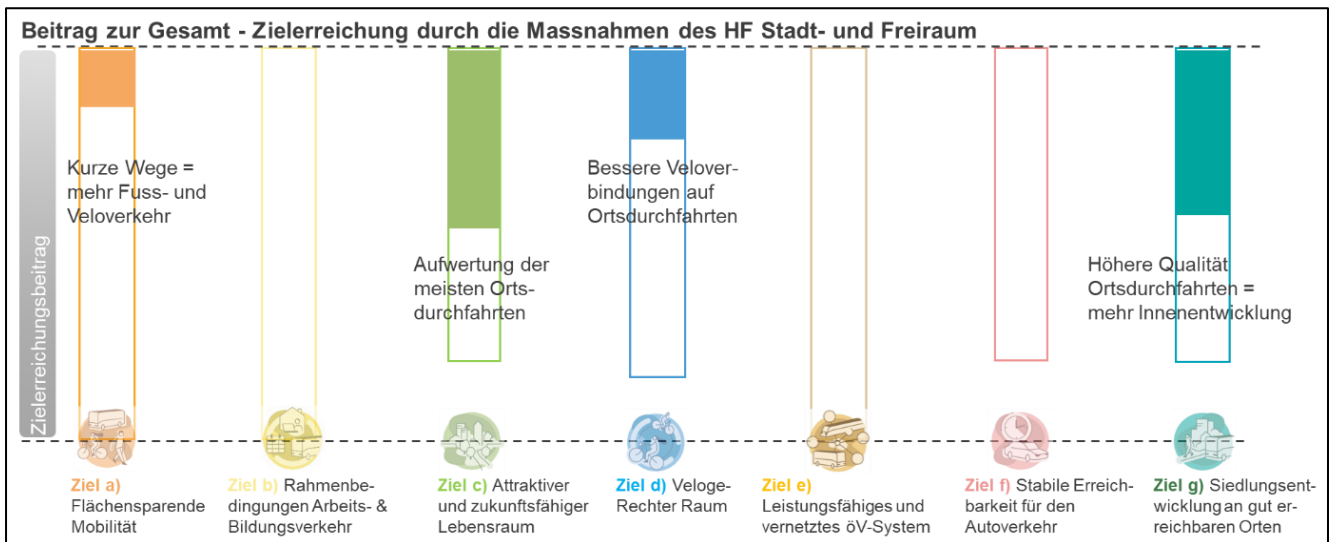
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum" - Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Obersiggenthal](#)
- Entwicklungsrichtplan Landstrasse K114 Obersiggenthal

Ergänzende Informationen

Die Gemeinde Obersiggenthal und der Kanton arbeiten bereits seit 2016 unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" in Richtung Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Diese wegweisende Planung hat seinen Ursprung in den Zielvorstellungen der Nutzungsplanung 2014 der Gemeinde: "Der Siedlungsraum entlang der Landstrasse ist gesamtheitlich zu entwickeln und gestalterisch aufzuwerten, indem verkehrliche, städtebauliche und nutzungsmässige Aspekte gleichermaßen berücksichtigt werden".

Die aus einem mehrstufigen Konkurrenzverfahren resultierende Entwicklungsstudie «Erscheinungsbild Landstrasse» von 2017 gibt einerseits Hinweise für die Gestaltungsprinzipien des Strassenraumes und zeigen andererseits Möglichkeiten für eine gesamthaft koordinierte innere Siedlungsentwicklung an den gut erreichbaren Lagen auf. Die seitlich angrenzenden Bau- und Nutzungsschilder wurden dabei soweit miteinbezogen, als ein räumlicher und funktionaler Zusammenhang besteht.

In der Zwischenzeit liegen mit den Produkten "Entwicklungsthesen/Entwicklungsstudie", "Entwicklungsrichtplan Landstrasse", Entwurf "Rahmengestaltungsplan K114" auf dem ganzen Abschnitt der Landstrasse zwischen von der Gemeindegrenze Untersiggenthal und der Gemeindegrenze Ennetbaden wichtige Ergebnisse vor. Die öffentliche Auflage des Gestaltungsplanes steht noch bevor.

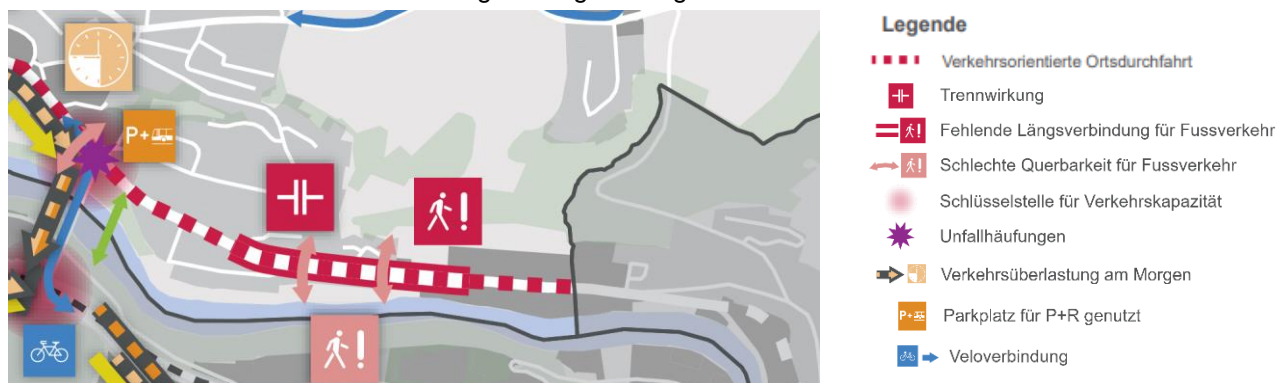
Für die Landstrasse in Obersiggenthal, auch für den Abschnitt Rieden, bestehen also bereits ausführliche Planungen. Die durch das GVK gemachten ersten Überlegungen nehmen die bisher vorliegenden Planungen als verbindliche Ergebnisse auf.

Analyse (Blickwinkel GVK):

Der vorhandene Raum ist aufgrund der bestehenden Topografie begrenzt. Deshalb wird der Verkehr auf einer Kernfahrbahn durch Rieden geführt. Die Querung der Strasse zu Fuss ist auf wenige Stellen konzentriert, was zu Umwegen und Zeitverlusten führt. Zusammen mit den beengten Raumverhältnissen dominiert heute die verkehrliche Funktion des Strassenraumes.

Für den Fuss- und Veloverkehr ist auf der ganzen Länge mindestens einseitig ein Trottoir und ein beidseitiger Radstreifen vorhanden. Da es keine Velorouten abseits und parallel zur Kantonsstrasse gibt und die Landstrasse deshalb für Velofahrende sehr wichtig ist, sind die bestehenden Radstreifen aber klar zu schmal. Der Strassenraum ist wenig begrünt, es gibt kaum Schatten und die Aufenthaltsqualität ist gering.

In der GVK-Lagebeurteilung wurde die Ortsdurchfahrt Rieden als "Klassische Ortsdurchfahrt" klassiert. In diesem Abschnitt soll die Ortsdurchfahrt siedlungsverträglich umgestaltet werden.



Ausschnitt [Gemeindeportrait Obersiggenthal](#)

Aus der im 2022/2023 durchgeführten GVK-Lagebeurteilung lassen sich Empfehlungen ableiten, die zum Teil auch in der Planung Erscheinungsbild Landstrasse schon berücksichtigt sind:

- Die Fahrbahn Landstrasse im Bereich Oederlin-Areal bis Knoten Obersiggenthalerbrücke bleibt weiterhin eine Kernfahrbahn.
- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfall Bus/Bus bei reduzierter gefahrener Geschwindigkeit auf der ODF.
- Die Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute ist weiterhin zu gewährleisten.
- Realisierung einer durchgehenden, lückenfreien Velonebenverbindung in beide Fahrtrichtungen auf der Landstrasse durch Rieden. Am östlichen Ende ist ein sicherer Anschluss an die Veloverbindung weiter nach Ennetbaden sicherzustellen.
- Im Bereich Oederlin hat es aufgrund der bestehenden, denkmalgeschützten Gebäude eine Engstelle. Hier ist ein reduzierter Fahrbahnquerschnitt nötig.
- Wo möglich ist eine Busbevorzugung durch Fahrbahnhaltestellen vorzusehen.

Entwurf für Online-Partizipation

- Bushaltestellen sind nahe weiterführender Wege ins Quartier anzuordnen und die Strasse muss in nächster Nähe sicher gequert werden können.
- Ergänzung eines Trottoirs im bebauten Bereich der Südseite.
- Beschattung der zentralen Aufenthaltsbereiche (z.B. Oederlin-Quartier und Vorbereiche vor Läden) und Entsiegelung von Flächen zur Reduktion der Hitzebelastung für angenehmeres Mikroklima.
- Aufenthaltsqualität schaffen, dass heisst nebst einer einladenden Gestaltung der Seitenbereiche auch Sitzmöglichkeiten anbieten und Bäume pflanzen.

Ausblick zur weiteren Planung aus heutiger Sicht:

Das verbindliche Verfahren zur Ortsdurchfahrt Obersiggenthal bzw. den Abschnitt Nussbaumen läuft weiterhin via Gemeindeplanung "Erscheinungsbild Landstrasse": Nach der Genehmigung des Gestaltungsplanes durch den Regierungsrat folgt das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Dieses GVK-Massnahmenblatt wird im Herbst 2024 vervollständigt und soll als orientierender Inhalt im GVK 2025/2026 vom Grossen Rat beschlossen werden.